

Saloon of vehicle for transportation of people and animals has air distribution chamber in roof connected to saloon by air outlet wall extending plane parallel in direction of roof's surface extent

Patent number: DE19832738
Publication date: 2000-01-27
Inventor: RASSAERTS CHRISTIAN P (DE)
Applicant: RASSAERTS CHRISTIAN P (DE)
Classification:
- international: *B60H1/00; B60H1/24; B60H1/34; B60R13/02; B60H1/00; B60H1/24; B60H1/34; B60R13/02; (IPC1-7): B60H1/24; B60R13/02*
- european: B60H1/00S2A; B60H1/24B; B60H1/34B; B60R13/02C; B60R13/02D
Application number: DE19981032738 19980721
Priority number(s): DE19981032738 19980721

Report a data error here

Abstract of DE19832738

The roof(16) of the passenger saloon has an air distribution chamber(50) which is connected to the saloon by an air outlet wall(58) extending plane parallel in the direction of the roof's surface extent. The air outlet wall has a number of finely distributed holes through which air directed from a fan or cooler to the distribution chamber enters the saloon with an air front extended over a wide area, the extent of which is at least 20 per cent of that of the roof of the saloon.

Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide

THIS PAGE BLANK (USPTO)



03-B-168-A 60

①9 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

⑫ **Offenlegungsschrift**
⑩ **DE 198 32 738 A 1**

⑤① Int. Cl.⁷:
B 60 H 1/24
B 60 R 13/02

②① Aktenzeichen: 198 32 738.2
②② Anmeldetag: 21. 7. 1998
④③ Offenlegungstag: 27. 1. 2000

DE 198 32 738 A 1

⑦① Anmelder:
Rassaerts, Christian P., Prof., 70180 Stuttgart, DE

⑦④ Vertreter:
HOEGER, STELLRECHT & PARTNER
PATENTANWÄLTE GBR, 70182 Stuttgart

⑦② Erfinder:
gleich Anmelder

⑤⑤ Entgegenhaltungen:

DE	30 02 134 C2
DE	19 65 574 B2
DE	36 44 566 A1
DE	36 25 681 A1
DE	36 16 827 A1

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

⑤④ Fahrgastzelle für ein Transportfahrzeug

⑤⑦ Um eine Fahrgastzelle für ein Transportfahrzeug für Lebewesen, umfassend einen Boden, sich über diesen erhebende Wände und eine Decke, welche einen Fahrgastraum umschließen, und eine Luftversorgungseinrichtung mit einem Luftkanal zum Temperieren und Belüften des Fahrgastraums, derart zu verbessern, daß eine das Wohlbefinden der Fahrgäste zumindest nicht beeinträchtigende Luftzufuhr erfolgt, wird vorgeschlagen, daß die Decke eine Luftverteilungskammer aufweist, welche mit einer sich in Richtung der Flächenausdehnung der Decke flächig erstreckenden Luftaustrittswand an den Fahrgastraum angrenzt, und daß die Luftaustrittswand mit einer Vielzahl von feinverteilten Durchbrüchen versehen ist, durch welche die der Luftverteilungskammer von der Luftversorgungseinrichtung zugeführte Luft mit im wesentlichen flächenhaft ausgedehnten Luftfronten in den Fahrgastraum eintritt.

DE 198 32 738 A 1

Die Erfindung betrifft eine Fahrgastzelle für ein Transportfahrzeug für Lebewesen, insbesondere ein Personentransportfahrzeug, umfassend einen Boden, sich über diesem erhebende Wände und eine Decke, welche einen Fahrgastraum umschließen, und eine Luftversorgungseinrichtung mit einem Luftkanal zum Temperieren und Belüften des Fahrgastraums.

Unter einem Transportfahrzeug für Lebewesen sind Transportfahrzeuge für Tiere sowie Personentransportfahrzeuge, wie Personenkraftwagen, Lastkraftwagen, Omnibusse, Camping- und Freizeitfahrzeuge, Schienenfahrzeuge und Luftfahrzeuge zu verstehen.

Derartige Fahrgastzellen sind aus dem Stand der Technik bekannt. Bei diesen werden vorzugsweise an den Luftkanal angeschlossene Luftdüsen oder Luftauslaßgitter vorgesehen, welche einen mehr oder weniger gerichteten Luftstrom austreten lassen, der durch Verwirbelung sich mit der übrigen Luft im Fahrgastraum vermischt und somit zu einer mehr oder weniger gleichmäßigen Temperierung und/oder einem Luftaustausch im Fahrgastraum beiträgt.

Der Nachteil dieser bekannten Belüftung der Fahrgastzelle besteht darin, daß diese nur dann wirkungsvoll ist, wenn der Luftstrom oder auch die mit diesem verbundene Luftverwirbelung so stark sind, daß im Bereich der Fahrgäste Zugerscheinungen auftreten, die unerwünscht sind und das Wohlbefinden der Fahrgäste beeinträchtigen.

Der Erfindung liegt daher die Aufgabe zugrunde, eine Fahrgastzelle der gattungsgemäßen Art derart zu verbessern, daß eine das Wohlbefinden der Fahrgäste zumindest nicht beeinträchtigende Luftzufuhr erfolgt.

Diese Aufgabe wird bei einer Fahrgastzelle der eingangs beschriebenen Art erfindungsgemäß dadurch gelöst, daß die Decke eine Luftverteilkammer aufweist, welche mit einer sich in Richtung der Flächenausdehnung der Decke flächig erstreckenden Luftaustrittswand an den Fahrgastraum angrenzt, und daß die Luftaustrittswand mit einer Vielzahl von feinverteilten Durchbrüchen versehen ist, durch welche die der Luftverteilkammer von der Luftversorgungseinrichtung zugeführte Luft mit flächenhaft ausgedehnten Luftfronten in den Fahrgastraum eintritt.

Der Vorteil der erfindungsgemäßen Lösung ist somit darin zu sehen, daß bei dieser davon abgewichen wird, punktuell oder lokal einen Luftstrom mit hoher Geschwindigkeit einzublasen und die Verteilung der eingeblasenen Luft durch Verwirbelung im Fahrgastraum zu erreichen, sondern dazu übergegangen wird, die Luft mit flächenhaft ausgedehnten Luftfronten in den Fahrgastraum eintreten zu lassen, wobei deren Ausbreitung im Fahrgastraum langsam erfolgt und somit Verwirbelungen gar nicht mehr auftreten oder auch nicht mehr nötig sind, so daß insgesamt Zugerscheinungen beim Versorgen der Fahrgastzelle mit Luft vermieden werden können.

Unter dem Begriff Luftaustrittswand ist dabei der Teil der Wand der Luftverteilkammer zu verstehen, welcher mit den feinverteilten Durchbrüchen versehen ist, wobei diese feinverteilten Durchbrüche entweder in einem regelmäßigen oder unregelmäßigen Muster angeordnet sein können.

Die Luftverteilkammer ist im übrigen mit geschlossenen Wänden versehen, die allerdings noch mindestens einen Anschluß für die Zufuhr von Luft über den Luftkanal aufweisen.

Vorzugsweise weist dabei die Luftaustrittswand eine flächenhafte Erstreckung auf, die mindestens 20% der flächenhaften Ausdehnung der Decke der Fahrgastzelle beträgt.

Noch besser ist es, wenn die Luftaustrittswand eine flächenhafte Erstreckung in den Richtungen der flächenhaften

Erstreckung der Decke aufweist, die mindestens 50% der Ausdehnung der Decke beträgt.

Der Vorteil einer möglichst großen Erstreckung der Luftaustrittswand besteht nicht nur darin, daß damit eine möglichst große Luftfront erzeugbar ist, sondern auch darin, daß die Luftaustrittswand aufgrund ihrer im wesentlichen der Lufttemperatur entsprechenden Temperatur als Wärmestrahler wirkt und daher ein angenehmes Raumklima schafft.

Hinsichtlich der Ausbildung der Durchbrüche in der Luftaustrittswand wurden bislang ebenfalls keine näheren Angaben gemacht, wobei sich aus dem Begriff feinverteilte Durchbrüche bereits eine Beschränkung von deren Dimension ergibt. Vorzugsweise haben die Durchbrüche einen Durchmesser von weniger als 2 mm. Noch besser ist es, wenn die Durchbrüche Durchmesser von weniger als 1 mm aufweisen.

Ferner läßt sich die gesamte Querschnittsfläche der Durchbrüche pro Flächeneinheit der Luftaustrittswand darauf festlegen, daß diese im Bereich zwischen 5% und 50% liegt. Noch besser ist es, wenn diese zwischen 10% und 30% liegt.

Ferner liegt vorzugsweise eine Strömungsgeschwindigkeit der flächenhaft ausgedehnten Luftfronten bei Geschwindigkeiten von weniger als 0,3 m/sek, vorzugsweise bei weniger als 0,2 m/sek.

Hinsichtlich der Realisierung einer erfindungsgemäßen Luftaustrittswand sind die unterschiedlichsten Varianten möglich. Beispielsweise kann die Luftaustrittswand mit den feinverteilten Durchbrüchen durch Perforationen eines an sich geschlossenen Wandelements oder durch Herstellen des Wandelements in Form einer Gewebe- oder einer Siebstruktur oder auch durch Realisieren des Wandelements als Filz- oder Vliesstruktur realisiert werden.

Hinsichtlich der Integration einer derartigen Luftverteilkammer mit großflächiger Luftaustrittswand in die Decke der Fahrgastzelle wurden bislang keine näheren Angaben gemacht.

So wäre es prinzipiell denkbar, die Luftverteilkammer sichtbar an der Decke, beispielsweise direkt unter einem Dach der Fahrgastzelle anzuordnen.

Aus optischen Gründen ist es jedoch vorteilhafter, wenn die Decke eine fahrgastseitige Deckenverkleidung aufweist, auf deren dem Fahrgastraum abgewandter Seite die Luftverteilkammer angeordnet ist, das heißt, daß die Luftverteilkammer in Gänze optisch nicht sichtbar ist, sondern durch die Deckenverkleidung teilweise abgedeckt ist.

Dabei kann die Deckenverkleidung so ausgebildet sein, daß diese großflächige Aussparungen aufweist, in denen die Luftaustrittswand der Luftverteilkammer liegt. Noch vorteilhafter ist es jedoch, wenn ein Bereich der Deckenverkleidung die Luftaustrittswand bildet, wobei der Bereich der Deckenverkleidung lediglich einen Bruchteil der Deckenverkleidung, entsprechend der Ausdehnung der Luftaustrittswand im Verhältnis zur Decke, betreffen kann, es ist aber auch möglich, den Bereich der Deckenverkleidung, welcher die Luftaustrittswand bildet, so groß zu wählen, daß dieser den überwiegenden Teil der Deckenverkleidung umfaßt.

Alternativ oder ergänzend zum Vorsehen der erfindungsgemäßen Luftverteilkammer im Bereich der Decke ist es aber ebenfalls denkbar, daß eine Wand der Fahrgastzelle eine Luftverteilkammer aufweist, welche mit einer sich in Richtungen der Fläche der Wand flächenhaft ausdehnenden Luftaustrittswand an den Fahrgastraum angrenzt, und daß die Luftaustrittswand feinverteilte Durchbrüche aufweist, durch welche die der Luftverteilkammer zugeführte Luft in Form von flächenhaft ausgedehnten Luftfronten in den

Fahrgastraum eintritt. Diese Lösung hat den Vorteil, daß damit eine weitere Möglichkeit einer Zufuhr von Luft zum Fahrgastraum mit geringer Geschwindigkeit geschaffen wird, die es ermöglicht, dem Fahrgast in dem Fahrgastraum ausreichend Luft ohne Zugerscheinung zuzuführen.

Insbesondere in Kombination mit der Luftzufuhr über eine Luftverteilkammer seitens der Decke läßt sich damit die Geschwindigkeit der Luftzufuhr noch weiter reduzieren und somit ein insgesamt angenehmes Klima im Fahrgastraum erzeugen.

Auch bei dieser Lösung hat die insgesamt entstehende Ausdehnung der Luftaustrittswände im Bereich der Decke und der Wand die zusätzlichen Vorteile einer großen als Wärmestrahler wirksamen Fläche, welche das Raumklima noch verbessert.

Besonders günstig läßt sich dies dadurch lösen, daß die Wand des Fahrgastraums eine fahrgastseitige Wandverkleidung aufweist, auf deren dem Fahrgastraum abgewandter Seite die Luftverteilkammer angeordnet ist, so daß die Luftverteilkammer für den Fahrgast in Gänze gar nicht sichtbar ist, sondern lediglich die Luftaustrittswand derselben.

Auch im Bereich einer Seitenverkleidung läßt sich die Luftaustrittswand entweder dadurch realisieren, daß diese in einer großen Aussparung der Seitenverkleidung liegt oder dadurch, daß ein Bereich der Seitenverkleidung die Luftaustrittswand bildet.

Hinsichtlich der Anordnung der Luftverteilkammer bei Vorsehen einer Verkleidung des Fahrgastraums, das heißt einer Deckenverkleidung oder einer Seitenverkleidung, sind mehrere Lösungen denkbar. Eine vorteilhafte Lösung sieht vor, daß die Luftverteilkammer durch einen Zwischenraum zwischen einer Außenhaut der Fahrgastzelle und der Verkleidung gebildet ist. Dieser zwischen den beiden ohnehin in der Regel vorgesehene Zwischenraum kann ohne weitere Maßnahmen als Luftverteilkammer benutzt werden, wenn die Verkleidung mit außerhalb der Luftaustrittswand liegenden Bereichen luftdicht mit der Außenhaut der Fahrgastzelle verbunden ist, wobei dies durch ein zwischen beiden liegendes zusätzliches Abstandselement realisiert sein kann oder durch eine direkte Verbindung der entsprechenden Bereiche der Verkleidung mit der Außenhaut der Fahrgastzelle, so daß zwischen der von der Verkleidung gebildeten Luftaustrittswand und der Außenhaut der Fahrgastzelle die abgeschlossene Luftverteilkammer besteht.

Alternativ dazu ist eine Realisierung der Luftverteilkammer dadurch möglich, daß diese durch ein zwischen der Verkleidung und der Außenhaut der Fahrgastzelle liegendes Luftkammererelement gebildet ist.

Dieses Luftkammererelement dient dazu, zwischen diesem und der Verkleidung die Luftkammer auszubilden, wobei hierzu vorzugsweise die Verkleidung in Bereichen außerhalb der Luftaustrittswand luftdicht mit dem Luftkammererelement verbunden ist.

Vorzugsweise kann dabei das Luftkammererelement als Aufnahme für die Verkleidung ausgebildet sein.

Es ist aber auch denkbar, das Luftkammererelement in den Bereichen, in denen eine Luftverteilkammer entstehen soll, mit der Verkleidung zu verbinden und somit eine Einheit aus Verkleidung und Luftkammererelement zu schaffen; die als Ganzes in der Fahrgastzelle montierbar ist.

Sowohl die Verkleidung als auch das Luftkammererelement können prinzipiell aus biegeschlaffem Material hergestellt sein, wobei beide dann in entsprechenden Aufnahmen in der Fahrgastzelle vorzugsweise gespannt gehalten sind.

Alternativ dazu ist es denkbar, zumindest das Luftkammererelement oder die Verkleidung als eigensteifes Teil auszubilden, welches dann das andere beispielsweise nicht eigensteife Teil trägt.

Im Zusammenhang mit der bisherigen Erläuterung der Erfindung wurde lediglich davon ausgegangen, daß eine Luftverteilkammer vorgesehen ist.

Um die Luftzufuhr zu dem Fahrgastraum gezielt erfolgen zu lassen, beispielsweise wenn in Teilbereichen des Fahrgastraums kein Fahrgast vorhanden ist, ist es vorteilhaft, wenn mehrere Luftverteilkammern im Bereich der Decke oder im Bereich der Seitenwände vorgesehen sind.

Besonders vorteilhaft läßt sich diese Lösung weiterbilden, wenn einer Sitzmöglichkeit für einen Fahrgast in dem Fahrgastraum zumindest eine Luftverteilkammer zugeordnet ist. Diese Zuordnung kann beispielsweise dadurch erfolgen, daß die Luftverteilkammer mit der Luftaustrittswand über der Sitzmöglichkeit oder alternativ oder ergänzend dazu seitlich der Sitzmöglichkeit vorgesehen ist, so daß jedem Fahrgast gezielt Luft in Form einer erfindungsgemäßen flächenhaft ausgedehnten Luftfronten zugeführt werden kann.

Die Realisierung einzelner Luftverteilkammern ist in unterschiedlichster Art und Weise möglich. Beispielsweise ist es denkbar, einzeln mit Luft aus der Luftzufuhreinrichtung beaufschlagbare Luftverteilkammern vorzusehen.

Alternativ dazu sieht eine vorteilhafte Lösung vor, daß eine Luftverteilkammer durch ein Trennelement in Unterkammern unterteilbar ist, so daß beispielsweise durch ein Trennelement eine Unterkammer stillgelegt werden kann.

Das Trennelement kann dabei beispielsweise eine verstellbare Klappe sein. Eine Klappe hat jedoch den Nachteil, daß eine aufwendige und luftdicht abschließende Mechanik erforderlich ist. Aus diesem Grund sieht eine alternative Lösung eines Trennelements vor, daß dieses durch eine Volumenänderung von einer wirksamen Form in eine unwirksame Form überführbar ist.

Beispielsweise ist es denkbar, das Trennelement so auszubilden, daß es ein durch Luftbeaufschlagung veränderbares Volumen aufweist, und daß durch diese Volumenveränderung eine Unterteilung einer Luftverteilkammer in mehrere Unterkammern möglich ist.

Im einfachsten Fall ist das Trennelement als mit Luft aufblasbarer Körper ausgebildet, welcher im aufgeblasenen Zustand als Trennelement wirkt und im nicht aufgeblasenen Zustand unwirksam ist.

Hinsichtlich der Versorgung der Luftverteilkammer wurden bislang keine näheren Angaben gemacht. So ist diese dann einfach zu realisieren, wenn die Luftversorgungseinrichtung nahe der jeweiligen Luftverteilkammer angeordnet ist.

Ist jedoch die Luftversorgungseinrichtung, wie beispielsweise in einem Kraftfahrzeug, im Motorraum anzuordnen, so sind die Luftkanäle zu der Luftverteilkammer durch für die Struktur der Fahrgastzelle vorgesehene Hohlkanäle zu führen.

Beispielsweise kann in diesen Hohlkanälen ein zusätzlicher Luftkanal vorgesehen sein.

Es ist aber auch denkbar, die Hohlkanäle der Fahrgastzelle selbst luftdicht auszubilden und dann die Hohlkanäle selbst als Luftkanäle zu verwenden.

Hinsichtlich der Luftversorgungseinrichtung wurden im Zusammenhang mit der bisherigen Erläuterung der einzelnen Ausführungsbeispiele keine näheren Angaben gemacht. So sieht ein vorteilhaftes Ausführungsbeispiel vor, daß die Luftversorgungseinrichtung eine Frischluftzufuhr und eine Luftheizung aufweist.

Noch vorteilhafter ist es, wenn die Luftversorgungseinrichtung einen Luftkühler aufweist.

Um hinsichtlich der Erzeugung der flächenhaft ausgedehnten Luftfront definierte Druckverhältnisse in der Luftverteilkammer zur Verfügung zu stellen, ist vorzugsweise

vorgesehen, daß die Luftversorgungseinrichtung ein Gebläse aufweist, mit welchem unabhängig von der Geschwindigkeit, mit der sich die Fahrgastzelle fortbewegt, ein für eine ausreichende Luftversorgung erwünschter Druck in der Luftverteilkammer erzeugbar ist.

Eine besonders vorteilhafte Luftversorgungseinrichtung sieht vor, die Luft in der Fahrgastzelle zumindest teilweise umzuwälzen, wobei die Tatsache, daß die Luftverteilkammer eine Luftreserve schafft und die Luft in Form von ausgedehnten Luftfronten durch den Fahrgastraum bewegt wird, einen ausreichenden Luftaustausch in im wesentlichen der gesamten Fahrgastzelle erlaubt und somit die üblichen, bei Luftumwälzung unangenehmen Erscheinungen vermieden werden.

Vorzugsweise erfolgt bei einem teilweisen Umwälzen der Luft noch ein teilweises Ersetzen der Luft in der Fahrgastzelle durch Frischluft.

Weitere Merkmale und Vorteile der Erfindung sind Gegenstand der nachfolgenden Beschreibung sowie der zeichnerischen Darstellung einiger Ausführungsbeispiele.

In der Zeichnung zeigen:

Fig. 1 ein Fahrzeug in teilweise aufgeschnittenem Zustand mit einem ersten Ausführungsbeispiel einer erfindungsgemäß ausgebildeten Fahrgastzelle;

Fig. 2 einen vergrößerten Querschnitt durch die Fahrgastzelle im Deckenbereich;

Fig. 3 eine ausschnittsweise Draufsicht auf eine Luftaustrittswand;

Fig. 4 einen Längsschnitt durch den Dachbereich eines zweiten Ausführungsbeispiels bei wirksamem Trennelement zur Aufteilung der Luftverteilkammer;

Fig. 5 einen Längsschnitt ähnlich Fig. 4 bei inaktivem Trennelement in der Luftverteilkammer;

Fig. 6 einen Querschnitt ähnlich Fig. 2 durch ein drittes Ausführungsbeispiel;

Fig. 7 eine perspektivische Ansicht eines Kraftfahrzeugs mit einer Fahrgastzelle entsprechend einem vierten Ausführungsbeispiel;

Fig. 8 eine perspektivische Ansicht eines Fahrzeugs mit einer Fahrgastzelle entsprechend einem fünften Ausführungsbeispiel und

Fig. 9 eine perspektivische Ansicht eines Fahrzeugs mit einer Fahrgastzelle entsprechend einem sechsten Ausführungsbeispiel mit Explosionsdarstellung der die Luftverteilkammer bildenden Elemente.

Ein in Fig. 1 dargestelltes Kraftfahrzeug weist eine erfindungsgemäß ausgebildete Fahrgastzelle 10 auf, welche mit einem Boden 12 und Seitenwänden 14 versehen ist, die eine Decke 16 tragen. Beispielsweise ist die Fahrgastzelle 10 so ausgebildet, daß die Fahrgastzelle Teil einer Fahrzeugkarosserie ist, bei welcher die Seitenwände 14 einerseits durch Türen 18 mit Fenstern 20 andererseits durch Karosseriewände 22 mit Fenstern 24 gebildet sind und die Decke 16 von Säulen 26, 28 und 30 der Karosserie getragen ist, wobei die Säule 26 üblicherweise als A-Säule bezeichnet wird, die Säule 28 als B-Säule und die Säule 30 als C-Säule.

Zur Versorgung eines von der Fahrgastzelle 10 umschlossenen Fahrgastraums 34 mit Luft ist beispielsweise in einem Motorraum 36 der Karosserie eine Luftversorgungseinrichtung 38 vorgesehen, welche beispielsweise einen Kühler 40 für Luft, einen auf diesen folgenden Heizer 42 für Luft und ein Gebläse 44 sowie insbesondere zusätzlich einen Frischlufteinlaß 45 umfaßt, mit welchem ein Luftstrom 46 durch den Kühler 40 und den Heizer 42 hindurchbewegbar ist, der im Anschluß daran in einen Luftkanal 46 eintritt, welcher von der Luftversorgungseinrichtung 48 durch die Karosserie, beispielsweise durch die A-Säule 26 zur Decke 16 geführt ist.

In der Decke 16 mündet der Luftkanal 46 in eine Luftverteilkammer 50, welche sich bei dem in Fig. 1 dargestellten Ausführungsbeispiel über die gesamte Breite der Decke 16 erstreckt, wie in Fig. 2 dargestellt, und unter einem eine Außenhaut der Fahrgastzelle 10 bildenden und von der Decke 16 umfaßten Dach 17 liegt.

Die Luftverteilkammer 50 ist dabei umschlossen einerseits durch das Dach 17, andererseits durch seitlich das Dach 17 tragende Dachholmen 52 und durch eine von der Decke 16 umfaßte Deckenverkleidung 54, welche den Fahrgastraum 34 begrenzt und sich zur Abgrenzung des Fahrgastraums 34 im Abstand vom Dach 16 und unterhalb desselben beispielsweise über die gesamte Breite und Länge des Dachs 16 erstreckt und dabei luftdicht mit entsprechenden Teilen der Fahrgastzelle im Bereich des Dachs 16, beispielsweise mit Dachholmen 52 verbunden ist, so daß sich zwischen der Deckenverkleidung 54 und dem Dach 16 ein abgeschlossener Hohlraum bildet, welcher die Luftverteilkammer 50 darstellt.

Ferner ist vorzugsweise noch zur thermischen Isolierung der Luftverteilkammer 50 gegenüber dem Sonnenstrahlung ausgesetzten Dach 17 eine Isolierschicht 56 zwischen dem Dach 17 und der Luftverteilkammer 50 vorgesehen, wobei die Isolierschicht 56 beispielsweise keinen luftdichten Abschluß für die Luftverteilkammer 50 bildet, sondern luftdurchlässig sein kann, so daß der luftundurchlässige Abschluß der Luftverteilkammer 50 durch das Dach 17 selbst erfolgt.

Die Deckenverkleidung 54 ist, wie in Fig. 3 dargestellt, in einem eine Luftaustrittswand 58 bildenden Bereich mit einer Vielzahl von Durchtrittsöffnungen 60 versehen, welche einen Durchmesser von <2 mm aufweisen und so angeordnet sind, daß die Summe der Querschnittsflächen aller Durchtrittsöffnungen weniger als 30% der Gesamtfläche des mit den Durchtrittsöffnungen 60 versehenen Bereichs beträgt.

Alternativ zum Vorsehen von Durchtrittsöffnungen 60 in der Deckenverkleidung 54 ist es denkbar, auch ein Gewebe oder ein Vlies einzusetzen, welches in gleicher Weise feinverteilte Durchlässe für Luft aufweist.

Bei dem in Fig. 2 dargestellten Ausführungsbeispiel ist die Deckenverkleidung 54 in ihren außerhalb der Luftaustrittswand 58 Außenbereichen 62 mit einer Klebeschicht 64 mit dem Dach 17 im Bereich der Dachholmen 52 verklebt und schließt somit luftdicht mit dem Dach 17 ab, um ein unerwünschtes Entweichen von Luft aus der Luftverteilkammer 50 zu vermeiden.

Ist die Deckenverkleidung 54 über ihre gesamte Breite zwischen den Dachholmen 52 und über die gesamte Erstreckung des Dachs 16 in Fahrtrichtung als Luftaustrittswand 58 ausgebildet und mit den Durchtrittsöffnungen 60 versehen, so besteht die Möglichkeit, die Luft im wesentlichen in Form einer laminaren Strömung mit flächenhaften, sich im wesentlichen über die gesamte Decke 16 erstreckenden Strömungsfronten aus der Zwischendecke 54 austreten und sich im Fahrgastraum 34 absenken zu lassen, so daß eine im wesentlichen zugfreie Luftzufuhr zum Fahrgastraum 34 möglich ist.

Da die im wesentlichen laminare Luftströmung primär in den Bereichen des Fahrgastraums 34 benötigt wird, in denen sich ein Fahrgast aufhält, besteht bei einem zweiten Ausführungsbeispiel der erfindungsgemäßen Fahrgastzelle, das im übrigen mit dem ersten Ausführungsbeispiel identisch ausgebildet ist, beispielsweise bei einem Kraftfahrzeug, die Möglichkeit, die Luftverteilkammer 50 in zwei Luftverteilkammern 50a und 50b zu unterteilen, wie in Fig. 4 dargestellt. Hierzu ist ungefähr in Fahrtrichtung mittig der Luftverteilkammer 50 ein aufblasbarer Schlauch 72 vorgesehen,

welcher, wie in Fig. 4 dargestellt, im aufgeblasenen Zustand des Innenraums 74 eine Barriere innerhalb der Luftverteilungskammer 50 darstellt, so daß sich zwei Unterkammern 50a und 50b der Luftverteilungskammern 50 bilden, wobei beispielsweise die Möglichkeit besteht, nur eine der Unterkammern 50a und 50b, nämlich die vordere 50a mit Luft durch einen der Luftkanäle 46a oder 46b zu beaufschlagen.

Damit besteht beispielsweise die Möglichkeit, durch Beaufschlagen oder Unterkammer 50a die gesamte Luftleistung der Luftversorgungseinrichtung 38 für diese dann einzusetzen, wenn nur Personen unter dieser Unterkammer 50a sitzen, welche in diesem Fall der Fahrer und/oder Beifahrer wären, während die hintere Luftverteilungskammer 50b nicht mit Luft beaufschlagt wird. Damit ist eine effizientere Heizung oder Kühlung des Fahrgastraums 34 in dem Teilbereich unter der Unterkammer 50a möglich, in dem in diesem Fall beispielsweise der Fahrer sitzt.

Andererseits besteht die Möglichkeit, wie in Fig. 5 dargestellt, durch Entlasten des Innenraums 74 des Luftschlauchs 72 diesen in sich zusammenfallen zu lassen, so daß dieser keine Barriere mehr zwischen den Unterkammern 50a und 50b darstellt und somit die Luftverteilungskammer 50 wieder in Gänze vorhanden und wirksam ist.

Bei einem dritten Ausführungsbeispiel einer erfindungsgemäßen Lösung, dargestellt in Fig. 6, es im Gegensatz zum ersten Ausführungsbeispiel ein dichter Abschluß zwischen der Zwischendecke 54 und dem Dach 16 der Fahrgastzelle 10 nicht notwendig, da die Luftverteilungskammern 50₁, 50₂ dadurch gebildet werden, daß über der Deckenverkleidung 54 eine mit der Deckenverkleidung 54 in den außerhalb der Luftaustrittswand liegenden Randbereichen 62 und einem mittigen Bereich 76 verbundene Zwischenlage 80 als Luftkammerelement vorgesehen, welche sich jeweils zwischen den äußeren Randbereichen 62 der Deckenverkleidung 54 und dem mittleren Bereich 76 aufwölbbend erhebt und dabei die Luftverteilungskammern 50₁, 50₂ bildet. Die Zwischenlage 80 ist dabei in ihren äußeren Randbereichen 82 mit den Randbereichen 62 der Deckenverkleidung 54 luftdicht verbunden und gegebenenfalls ebenfalls mit ihrem mittleren Bereich 84 mit dem mittleren Bereich 76 der Deckenverkleidung 54, so daß in diesem Fall die zwei völlig voneinander getrennten Luftverteilungskammern 50₁ und 50₂ gebildet werden können.

Der Vorteil dieser Lösung ist darin zu sehen, daß ein luftdichter Abschluß zwischen der Deckenverkleidung und dem Dach 17 oder den Dachholmen 52 nicht notwendig ist und die Deckenverkleidung 54 mitsamt der fest verbundenen Zwischenlage 80 als vorgefertigtes Teil in die Fahrgastzelle eingesetzt werden kann.

Vorzugsweise ist jedoch in gleicher Weise wie beim ersten Ausführungsbeispiel noch eine Isolierschicht 56 zwischen der Zwischenlage 80 und dem Dach 17 vorgesehen.

Hinsichtlich der übrigen Merkmale ist das dritte Ausführungsbeispiel mit dem ersten Ausführungsbeispiel identisch, so daß auf die Beschreibung desselben vollinhaltlich Bezug genommen wird.

Bei einem vierten Ausführungsbeispiel, dargestellt in Fig. 7, erfolgt im Gegensatz zu den voranstehend beschriebenen Ausführungsbeispielen eine Einleitung der Luft von der Luftversorgungseinrichtung 38, gegebenenfalls vermisch noch mit Frischluft über einen Luftkanal 46' in beispielsweise einen Schwellerhohlraum 90 der Fahrgastzelle 10 und wird durch diesen geführt bis zu einem rückwärtigen Hohlraum 92 in der Fahrgastzelle 10, der letztlich in die unter dem Dach 17 angeordnete Luftverteilungskammer 50 einmündet und somit diese ausgehend von der beispielsweise in Fahrtrichtung rückwärtigen Seite der Fahrgastzelle 10 mit Luft versorgt. In diesem Fall sind die für die Führung der zuge-

führten Luft vorgesehenen Schwellerhohlräume 90 und Karosseriehohlräume 92 einerseits miteinander verbunden und außerdem nach außen abgedichtet auszuführen, um die vorgesehene Luftführung zur Luftverteilungskammer 50 unter dem Dach 16 zu gewährleisten.

Hinsichtlich der übrigen Merkmale ist das vierte Ausführungsbeispiel mit dem ersten Ausführungsbeispiel identisch ausgebildet, auf dessen vorangegangene Beschreibung vollinhaltlich Bezug genommen wird.

Bei einem fünften Ausführungsbeispiel, dargestellt in Fig. 8 erfolgt in gleicher Weise wie beim Ausführungsbeispiel gemäß Fig. 7 eine Einleitung von Luft über den Luftkanal 46' in die Schwellerhohlräume 90 und den rückwärtigen Hohlraum 92 der Fahrgastzelle, gleichzeitig erfolgt über einen zusätzlichen, sich durch die B-Säule 28 geführten Hohlraum 94 eine weitere Einleitung von Luft über den Schwellerhohlraum 90 in die unter dem Dach 16 vorgesehene Luftverteilungskammer 50.

Zusätzlich ist noch ein vom Luftkanal 46 abzweigender Luftkanal 96 vorgesehen, welcher eine Luftverteilungskammer 100 versorgt, die zwischen einer Außenseite 102 der Tür 18 und einer Innenverkleidung 104 der Tür 18 angeordnet ist, wobei die Innenverkleidung 104 der Tür 18 ebenfalls in gleicher Weise wie die Deckenverkleidung 54 in einem die Luftaustrittswand 105 bildenden, mit Durchtrittsöffnungen 60 in den für diese beschriebenen Dimensionen versehen ist, so daß auch aus der Innenverkleidung 104 ein im wesentlichen laminarer Luftstrom 106 in den Fahrgastraum 34 eintritt und somit den von der Deckenverkleidung 54 nach unten austretenden laminaren Luftstrom 70 ergänzt.

In gleicher Weise ist zusätzlich noch die Möglichkeit geschaffen, auf einer Innenseite der hinteren Seitenwand 22 der Fahrgastzelle 10 eine Luftverteilungskammer 110 vorzusehen, welche zwischen einer äußeren Außenwand 112 und einer Innenverkleidung 114 angeordnet ist, wobei die Innenverkleidung 114 ebenfalls in einem die Luftaustrittswand 115 bildenden, mit den Durchtrittsöffnungen 60 versehen ist. Die Luftverteilungskammer 110 kann in diesem Fall über den in der Fahrgastzelle 10 vorgesehenen Kanal 94 mit Luft versorgt werden, so daß auch hinter der Tür 18 in den Fahrgastraum 34 seitlich ein laminarer Luftstrom 116 eintritt, der den von der Deckenverkleidung 54 ausgehenden laminaren Luftstrom 70 ergänzt.

Im übrigen ist das fünfte Ausführungsbeispiel in gleicher Weise ausgebildet, wie die voranstehenden Ausführungsbeispiele, so daß auf die Ausführungen hierzu vollinhaltlich Bezug genommen wird.

Bei einem sechsten Ausführungsbeispiel, dargestellt in Fig. 9 ist unter dem Dach 16 in gleicher Weise wie bei den bisher beschriebenen Ausführungsbeispielen unter dem Dach 16 die Isolierschicht 56 vorgesehen, welche beispielsweise aus einer 2 mm starken Isoliermatte aus Schaumstoff hergestellt sein kann.

Unter der Isolierschicht 56 liegt ein als Ganzes mit 120 bezeichnetes Formteil, welches zur Abstützung der Deckenverkleidung 54 dient, und Ausnehmungen 122 aufweist, in welchen die Luftverteilungskammern 50₁, 50₂, 50₃ und 50₄ liegen. Die Luftverteilungskammern 50₁ bis 50₄ sind ebenfalls durch eine fest und luftdicht mit der Deckenverkleidung 54 verbundene Zwischenlage 124 gebildet, welche so geformt ist, daß sich die vier Luftverteilungskammern 50₁ bis 50₄ bilden, die ihrerseits in die Ausnehmungen 122 des Formteils 120 einsetzbar sind, so daß das Formteil 120 insgesamt in all den außerhalb der Ausnehmungen 122 liegenden Bereichen die Deckenverkleidung 54 abstützt.

Ferner ist die Deckenverkleidung 54 lediglich in den die Luftverteilungskammern 50₁ bis 50₄ begrenzenden Bereichen mit den Durchtrittsöffnungen 60 versehen, während die auf

dem Formteil 120 außerhalb der Ausnehmungen 122 anliegenden Bereiche der Deckenverkleidung 54 keine Durchtrittsöffnungen tragen.

Die Versorgung der Luftverteilungskammern 50₁ bis 50₄ erfolgt vorzugsweise über durch die rechte und linke A-Säule 26 geführte Luftkanäle, beispielsweise für die Luftverteilungskammern 50₁ und 50₂ und über durch die Schwellerröhrräume 90 und die hinteren Hohlräume 92 der Fahrgastzelle geführte Luftkanäle zu den Luftverteilungskammern 50₃ und 50₄ in der bisher bereits beschriebenen Art und Weise.

In gleicher Weise erfolgt die Bildung der Luftverteilungskammer 100 durch eine mit der Innenverkleidung 104 fest verbundene Zwischenlage 126, welche in eine Ausnehmung 128 eines Formteils 130 hineinragt, das auf einer Innenseite der Tür 18 angeordnet ist, wobei zusätzlich nach außen noch eine Isolierschicht 132 vorgesehen ist.

Im übrigen wird bezüglich der weiteren Merkmale vollinhaltlich auf die Ausführungen zu den voranstehenden Ausführungsbeispielen Bezug genommen.

Patentansprüche

1. Fahrgastzelle für ein Transportfahrzeug für Lebewesen, umfassend einen Boden, sich über diesem erhebende Wände und eine Decke, welche einen Fahrgastraum umschließen, und eine Luftversorgungseinrichtung mit einem Luftkanal zum Temperieren und Belüften des Fahrgastraums, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Decke (16) eine Luftverteilungskammer (50) aufweist, welche mit einer sich in Richtung der Flächenausdehnung der Decke (16) flächig erstreckenden Luftaustrittswand (58) an den Fahrgastraum (34) angrenzt, und daß die Luftaustrittswand (58) mit einer Vielzahl von feinverteilten Durchbrüchen (60) versehen ist, durch welche die der Luftverteilungskammer (50) von der Luftversorgungseinrichtung (38) zugeführte Luft mit im wesentlichen flächenhaft ausgedehnten Luftfronten in den Fahrgastraum eintritt.
2. Fahrgastzelle nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Luftaustrittswand (58) eine flächenhafte Erstreckung aufweist, die mindestens 20% der flächenhaften Ausdehnung der Decke (16) der Fahrgastzelle (10) beträgt.
3. Fahrgastzelle nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Luftaustrittswand (58) eine flächenhafte Erstreckung in den Richtungen der flächenhaften Erstreckung der Decke (16) aufweist, die mindestens 50% der Ausdehnung der Decke (16) beträgt.
4. Fahrgastzelle nach einem der voranstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Durchbrüche (60) in der Luftaustrittswand (58) einen Durchmesser von weniger als 2 mm aufweisen.
5. Fahrgastzelle nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Durchbrüche (60) einen Durchmesser von weniger als 1 mm aufweisen.
6. Fahrgastzelle nach einem der voranstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die gesamte Querschnittsfläche der Durchbrüche (60) pro Flächeneinheit der Luftaustrittswand (58) im Bereich zwischen 5% und 50% liegt.
7. Fahrgastzelle nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß die gesamte Querschnittsfläche der Durchbrüche (60) pro Flächeneinheit der Luftaustrittswand (58) zwischen 10% und 30% liegt.
8. Fahrgastzelle nach einem der voranstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Strömungsgeschwindigkeit der flächenhaft ausgedehnten Luftfronten bei Geschwindigkeiten von weniger als

0,3 m/sek. liegt.

9. Fahrgastzelle nach einem der voranstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Decke (16) eine fahrgastseitige Deckenverkleidung (54) aufweist, auf deren dem Fahrgastraum (34) abgewandter Seite die Luftverteilungskammer (50) angeordnet ist.

10. Fahrgastzelle nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, daß ein Bereich (58) der Deckenverkleidung (54) die Luftaustrittswand bildet.

11. Fahrgastzelle nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1 oder nach einem der voranstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß eine Wand (14) der Fahrgastzelle (10) eine Luftverteilungskammer (100, 110) aufweist, welche mit einer sich in Richtungen der Fläche der Wand (14) flächenhaft ausdehnenden Luftaustrittswand (105, 115) an den Fahrgastraum (34) angrenzt, und daß die Luftaustrittswand (105, 115) feinverteilte Durchbrüche (60) aufweist, durch welche die der Luftverteilungskammer (100, 110) zugeführte Luft in Form von im wesentlichen flächenhaft ausgedehnten Luftfronten in den Fahrgastraum (34) eintritt.

12. Fahrgastzelle nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, daß die Wand (14) des Fahrgastraums eine fahrgastseitige Wandverkleidung (104, 114) aufweist, auf deren dem Fahrgastraum (34) abgewandter Seite die Luftverteilungskammer (100, 110) angeordnet ist.

13. Fahrgastzelle nach Anspruch 12, dadurch gekennzeichnet, daß ein Bereich der Seitenverkleidung (104, 114) die Luftaustrittswand (105, 115) bildet.

14. Fahrgastzelle nach einem der Ansprüche 9 bis 13, dadurch gekennzeichnet, daß die Luftverteilungskammer (50, 100, 110) durch einen Zwischenraum zwischen einer Außenhaut (17, 102, 112) der Fahrgastzelle (10) und der Verkleidung (54, 104, 114) gebildet ist.

15. Fahrgastzelle nach einem der Ansprüche 9 bis 13, dadurch gekennzeichnet, daß die Luftverteilungskammer (50, 110) durch ein zwischen der Verkleidung (54, 104, 114) und der Außenhaut (17, 102, 104) der Fahrgastzelle (110) liegendes Luftkammerelement (80) gebildet ist.

16. Fahrgastzelle nach Anspruch 15, dadurch gekennzeichnet, daß die Verkleidung (54, 104, 114) in Bereichen außerhalb der Luftaustrittswand (58, 105, 115) luftdicht mit dem Luftkammerelement (80) verbunden ist.

17. Fahrgastzelle nach einem der voranstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß mehrere Luftverteilungskammern (50a, 50b; 50₁ bis 50₄) vorgesehen sind.

18. Fahrgastzelle nach Anspruch 17, dadurch gekennzeichnet, daß einer Sitzmöglichkeit für einen Fahrgast in dem Fahrgastraum (34) zumindest eine Luftverteilungskammer (50a, 50₁) zugeordnet ist.

19. Fahrgastzelle nach Anspruch 17 oder 18, dadurch gekennzeichnet, daß einzeln mit Luft aus der Luftzufuhreinrichtung (38) beaufschlagbare Luftverteilungskammern (50a, 50b; 50₁ bis 50₄) vorgesehen sind.

20. Fahrgastzelle nach einem der Ansprüche 17 bis 19, dadurch gekennzeichnet, daß eine Luftverteilungskammer (50) durch ein Trennelement (72) in Unterkammern (50a, 50b) unterteilbar ist.

21. Fahrgastzelle nach Anspruch 20, dadurch gekennzeichnet, daß das Trennelement (72) ein durch Luftbeaufschlagung veränderbares Volumen aufweist.

22. Fahrgastzelle nach einem der voranstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die von der Luftversorgungseinrichtung (38) zu der Luftverteilungskammer (50, 100, 110) geführten Luftkanäle (46, 90, 92) durch für die Struktur der Fahrgastzelle vorgese-

hene Hohlkanäle geführt sind.

23. Fahrgastzelle nach einem der voranstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Luftversorgungseinrichtung (38) eine Frischluftzufuhr (45) und eine Luftheizung (42) aufweist.

24. Fahrgastzelle nach Anspruch 23, dadurch gekennzeichnet, daß die Luftversorgungseinrichtung (38) einen Lufikühler (40) aufweist.

25. Fahrgastzelle nach einem der voranstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Luftversorgungseinrichtung (38) ein Gebläse (44) aufweist.

Hierzu 4 Seite(n) Zeichnungen

15

20

25

30

35

40

45

50

55

60

65

- Leerseite -

FIG.1

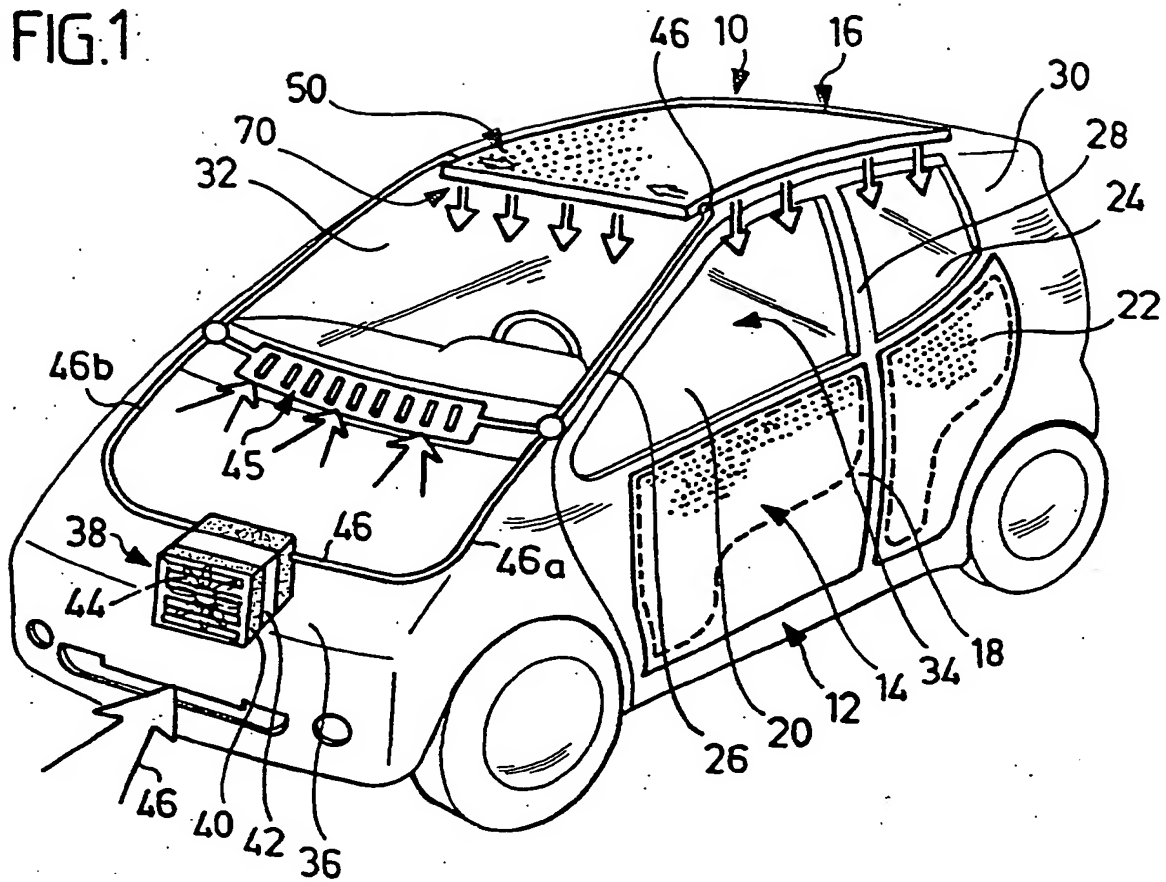


FIG.2

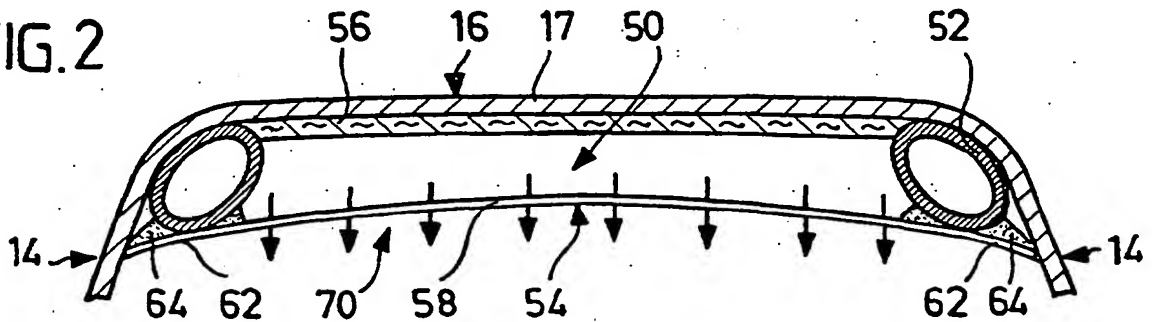


FIG.3

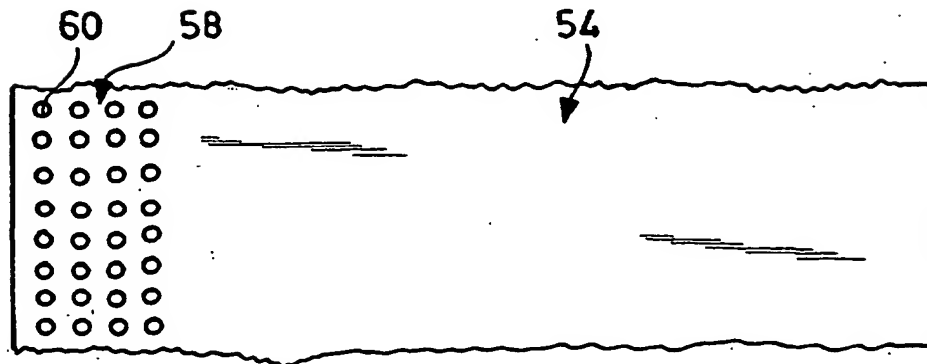


FIG.4

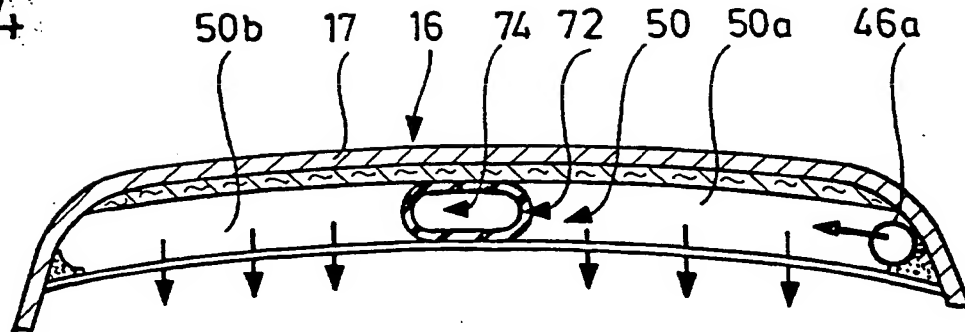


FIG.5

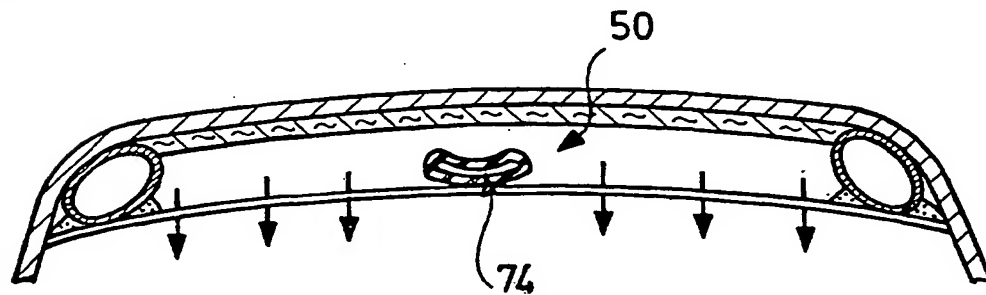


FIG.6

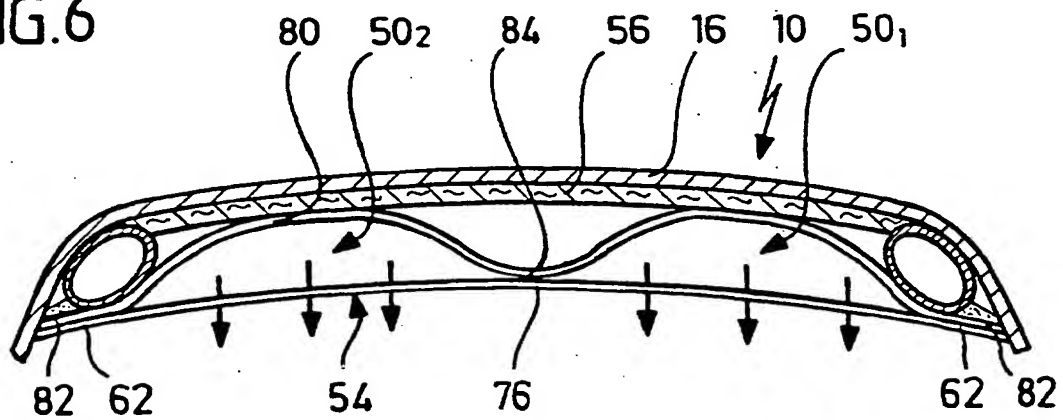


FIG. 7

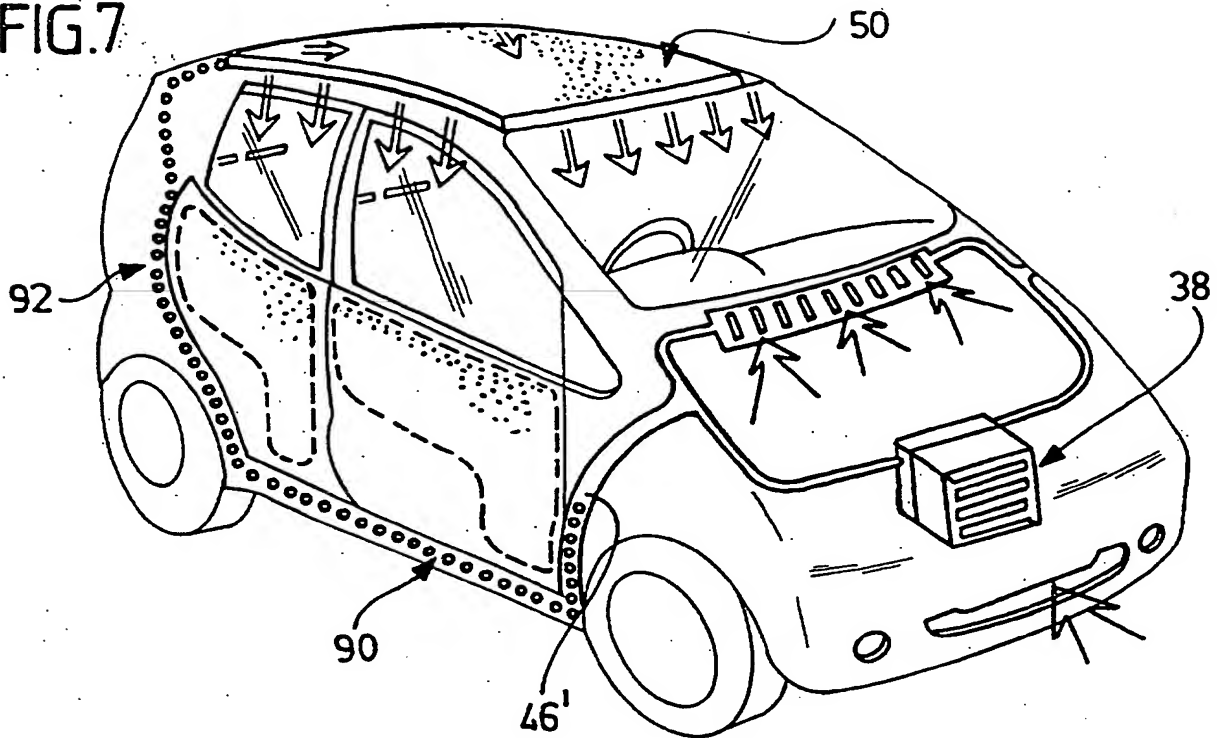


FIG. 8

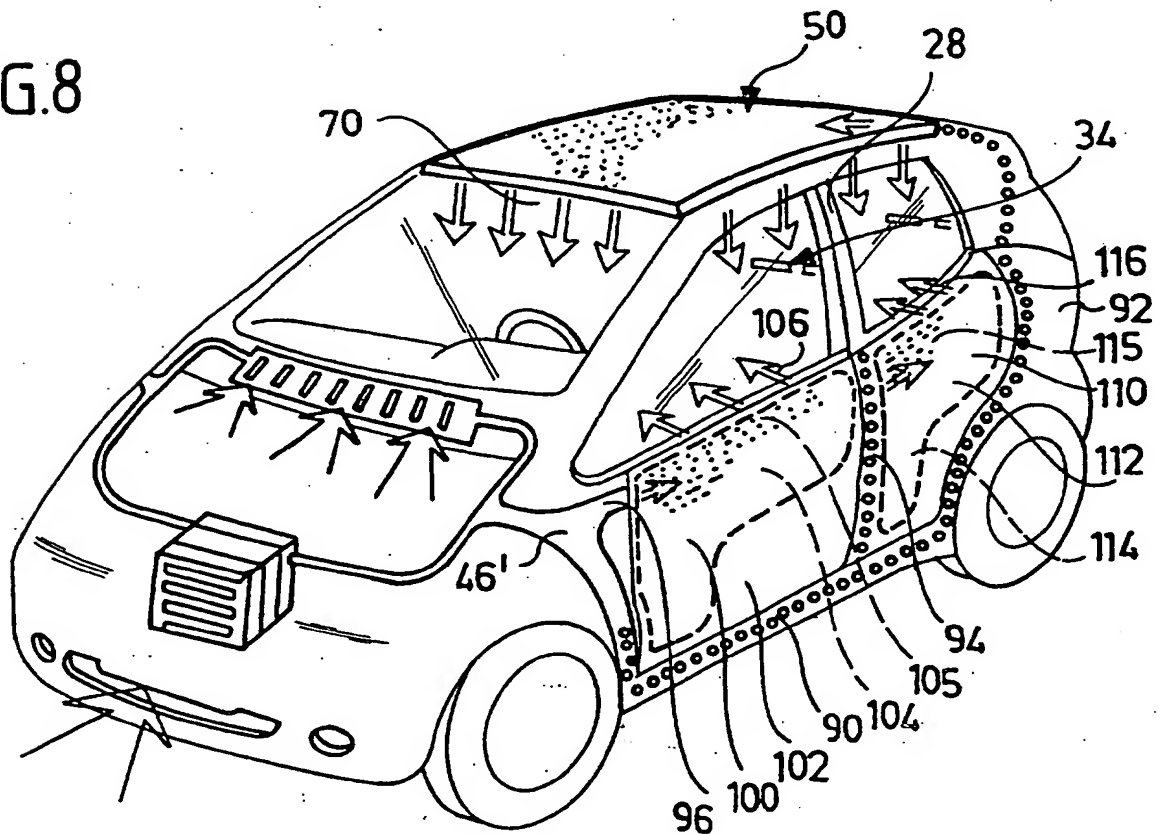


FIG. 9

